AUTO i SPORT





FORT DUNLOP

JEST NA
KAŻDEJ
DRODZE
GWARANCJĄ
BEZPIECZEŃSTWA



DUNLOP



III-ci WYŚCIG TATRZAŃSKI

Dopisała wreszcie pogoda, publiczność. Od świtu już huczało w Zakopanem tak, jakgdyby zewsząd pędziły Bugatti. Tłumy, „wyścigowo“ otwarte tłumiki — i kurz, jakiego nikt nigdy chyba nie łykał.

Zato więcej jeszcze było kurzu, gdy tysiąc zgórą wozów jechało z powrotem.

Nikt z nas nie był w amfiteatrze, w Atenach, za Arystofanesa. Pod niebem cudownie niebieskiem, w słońcu, na przeogromnej patelni, przez kilka dni z rzędu, piętrzyli się ludzie — jedli, pili, chrapali, krzyczeli, kochali się. Kto i na „Wancie“ nie był, niechaj to sobie tak wyobrazi. Na „Wancie“ było całkiem inaczej.

Ale były tłumy. I było coś w rodzaju amfiteatru: trybuny. I wspaniałe widowisko!

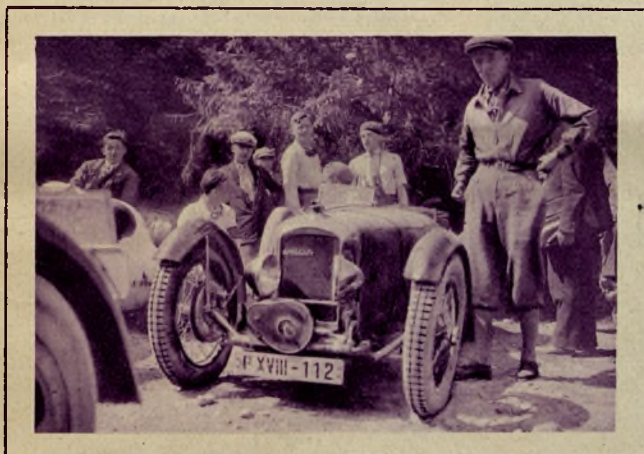
* * *

Udział w tegorocznym wyścigu „króla gór“, Hansa v. Stucka — mimo zainteresowania publiczności osobą słynnego gościa — pozbawiło może walkę między Potockim, Liefeldtem a Ripperem, walkę zaciętą ze względu na mistrzostwo Polski, posmaku wielkiego wydarzenia. Mowa była jedynie, w odniesieniu do każdego z tych trzech najlepszych kierowców polskich, o drugiem miejscu. Stuck „hors concours“. (Ah! gdyby Chiron był przyjechał...) Nadto wypadek Liefeldta — spowodowany jedynym wprawdzie brakiem organizacyjnym wyścigu, ale brakiem, którego nie możemy nie wytknąć: niedostatecznem obsadzeniem trasy policją lub wojskiem, któreby nie dopuszczało do karygodnego ruchu górali na trasie — wypadek Liefeldta przesądził drugie miejsce Rippera i trzecie hr. Potockiego, który zresztą pozostaje najpoważniejszym kandydatem do tytułu mistrza Polski. Ripper wykazał piękny styl, i na swym tylko 4-cylindrowym „Bugatti“ osiągnął tak dobry czas, bijąc własny rekord, że zasługuje na specjalne uznanie.

Bardziej wyrównane były szanse w kategorji sportowej. Schmidt, Vermirovsky, Weinschenck, Frühling osiągnęli na próbach równy czas. Umiejętność Vermirovsky'ego, brawura Frühlinga, silnik Schmidta, prawie że kompensując się wzajemnie, budziły różne nadzieje. Ale Schmidt, startujący pierwszy w swej kategorji, z miejsca pokazał, że rozporządza nietylko silnikiem z kompresorem, ale i doskonałą techniką. Czas 6, 13, 444 (przeciętna 77.298 km) przekonał odrazu, że nowy rekord został osiągnięty. I walka poszła i tu, od chwili finischu Schmidta, o drugie miejsce w tej kategorji.

Weinschenck prześcignął Frühlinga o ułamek sekundy. Vermirovsky pozostał w tyle.

Duże zainteresowanie budził Maréchalle na „Delage'u“ p. J. Żochowskiego — pierwszorzędny kierowca, znany z tegorocz-



Zwycięzca z kat. sport. p. Florjan Schmidt, na „Amilcarze“ (opony Dunlop).



P. Gaston Maréchalle, doskonały kierowca francuski, na „Delage“ p. Jerzego Żochowskiego.



Grupa motocyklistów śląskich.



nego Raidu i Zjazdu do Poznania. Jednakże 4-cylindrowy „Delage", który niejedną już uzyskał nagrodę, był handicapowany w stosunku do Bugattich i Amilcarów, lżejszych o przeszło 1200 kg.

Śród motocykli przeważały maszyny serjowe, które, oczywiście, nie mogły „wyciągnąć". Hołuj osiągnął dobry czas 6.38, ale już Bathelt, który uzyskał drugie miejsce, przekroczył 7 minut. Gębala, jadący z wspaniałą brawurą, przewrócił się tuż przed metą i, choć podniósł się i jechał dalej, stracił kilkadziesiąt sekund. Bardzo dobrze jechał Damski na motocyklu z wózkiem.

Podnieść należy, że zarówno Maurycy hr. Potocki, jak Schmidt, Weinschenk, Frühling, Vermirovsky, jak również Hołuj, Bathelt i Damski, t. j. wszyscy niemal zwycięzcy, jechali na oponach Dunlop.

1. Maurycy hr. Potocki, znakomity kierowca, najpoważniejszy kandydat do mistrzostwa Polski, osiągnął w kat. wyścigowej III nagrodę na „Bugatti" (opony Dunlop).



2. Inż. H. Liefeldt, który uległ wypadkowi dzięki znalezieniu się na trasie widza. Obok — zwycięzca wyścigu, słynny kierowca austrjacki, Hans von Stuck.

Oto poszczególne wyniki:

M o t o c y k l e w kat. bez przyczepek do 500 cm — 1) Hołuj Stanisław (na „Rudge", opony Dunlop), czas 6.38; 2) Gębala; 3) Mandelt;

w kat. do 350 cm — 1) Bathelt Hans (na „Chaterlea", opony Dunlop), czas 7.06; 2) Ripper Andrzej;

w kat. z przyczepkami — 1) Damski (na B. W. M., opony Dunlop), czas 7.19.

W k a t. T u r y s t y c z n e j.
1) Chrząszcz Jan (na „Lancia"), czas 7.22; 2) Reim Artur (na „Lancia"); 3) Krzeczkowski (na „Citroen")

W k a t. S p o r t o w e j w grupie G do 1.100 cm — 1) Schmidt Florjan (na „Amilcar" z kompresorem, opony Dunlop), czas 6.13,444 — przec. 77.298 km. Najlepszy czas i rekord trasy w kat. sportowej — 2) Inż. Horak (na „Amilcar", opony Dunlop);

w grupie E do 2.000 cm — 1) Vermirovsky (na Tatrze, opony Dunlop), czas 6.48,03;

w grupie D do 3.000 cm — 1) Weinschenck (na Tatrze, opony Dunlop), czas 6.14,190 — przec. 71.726 km; 2) Liptay Alfred; 3) Adam hr. Potocki; 4) p. Koźmianowa;

w grupie C do 5.000 cm — 1) Marechalle Gaston (na „Delage p. Jerzego Żochowskiego,"opony Dunlop), czas 6. 56,78.



Schmidt, na trudnym wirażu.



Vermirovsky na „Tatrze" (opony Dunlop).



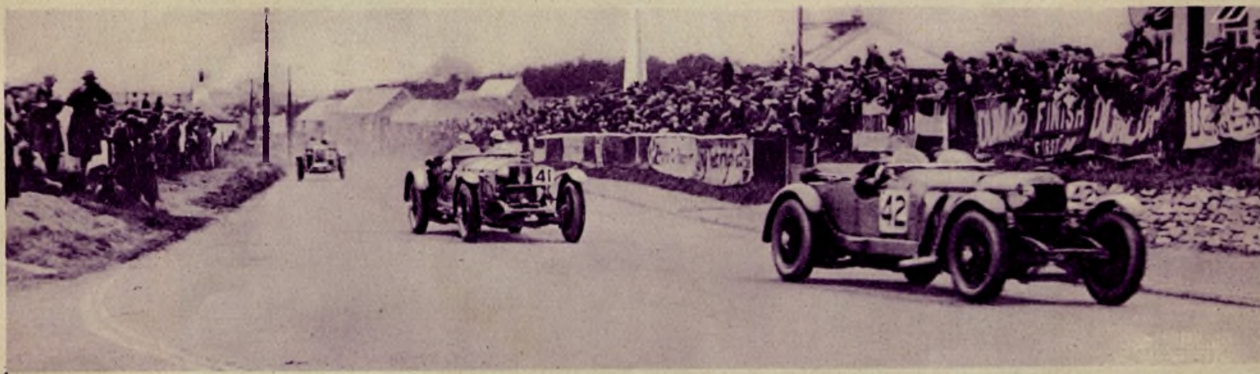
Włoch Nuvolari, rywal słynnego kierowcy niemieckiego Rudolfa Caracciola, podczas wyścigu w Belfast na Alfa Romeo (opony Dunlop)

Klasyfikacja ogólna w kategorji sportowej: 1) Schmidt. 2) Weinschenck, 3) Dr. Frühling.

W kategorji wyścigowej. 1) Hans v. Stuck (na Austro-Daimlerze), czas 5.23,795 — przeciętnie 83.372 km. Rekord trasy: 2) Ripper Jan (na „Bugatti"), czas 5.38,855 — przec. 79.680 km na godzinę; 3) Maurycy hr. Potocki (na „Bugatti", opony Dunlop), czas 5.58,585 — przec. 75.296 km. na godz.



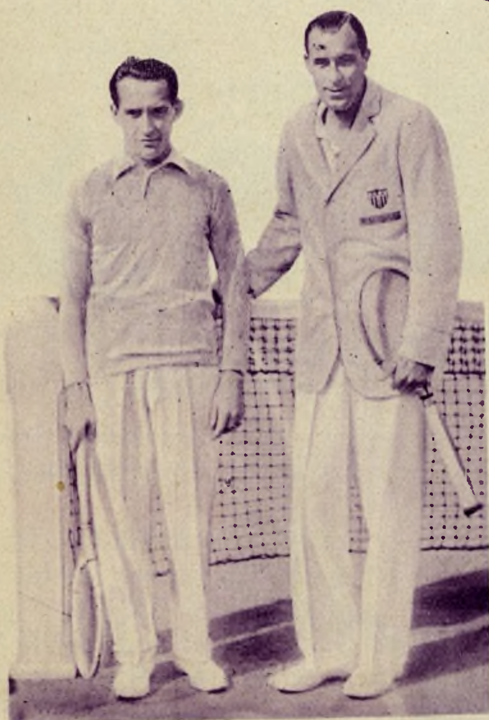
Z wyścigów w Belfast: Zwycięski team wozów Alvis — na oponach Dunlop (od lewej) Cyril Paul, L. Cushman i mjr Harvey.



Z wielkiego wyścigu irlandzkiego: Znakomity kierowca Malcolm Campbell (42) i hrabia Howe (41) na samochodach „Mercedes" (opony Dunlop).

Na stronie tytułowej: Nuvolari po zwycięstwie w wielkim wyścigu w Belfast na Alfa Romeo — Wszystkie bez wyjątku nagrody w tym wyścigu uzyskały samochody na oponach Dunlop.

Zwalk o



Cochet (na lewo) i Tilden, przed match'em.

FRANCJA POZOSTAJE NARODEM „MISTRZEM ŚWIATA"

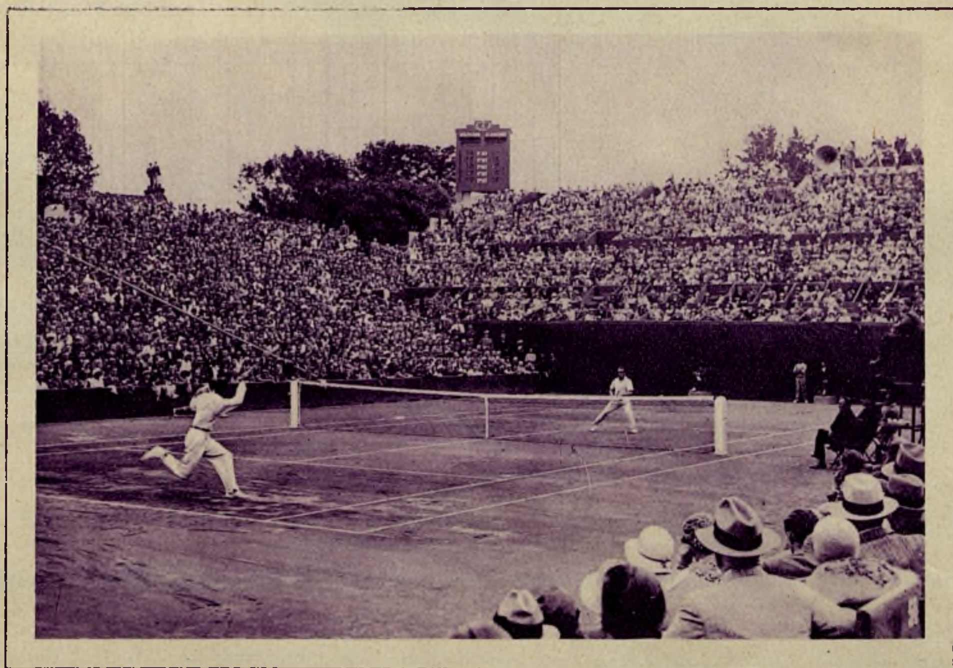
Minęły już wielkie dni na stadjonie Rolland Garros w Paryżu. Przed widownią tennisistów przybyłych z wszystkich części świata, w obecności Prezydenta francuskiej Republiki, Francja znowu zwyciężyła Stany Zjednoczone, znowu zyskując mistrzostwo świata w tennisie.

Ameryka posłała w bój team olbrzymów, najlepsze swe siły. Tilden, prócz porażki przeciwko Cochet'owi, zdobył najbardziej imponujące mistrzostwo! Allison-Van Ryn poraz drugi z rzędu zwyciężyli w Wimbledonie! I Karol Koželuh, najlepszy profesjonalista świata, trenował zespół amerykański w ciągu trzech tygodni!

Na nic zdały się przygotowania, daremne zwycięstwa wimbledońskie. Świeża sława awangardy tennisu amerykańskiego zamarła.

A wszystko rozbiło się, jak o niewzruszony głaz, o jednego tylko człowieka.

Cochet pokazał kły. Cochet sparaliżował najlepszą w Wimbledonie parę świata, zmiażdżoną przez Francuzów w czterech setach. I w czterech setach też został pokonany Tilden, Big Bill, stary mistrz.



Tilden i Cochet (w głębi) podczas match'u.

piłkę







Cochet sam zdobył zwycięstwo Francji, gdyż sam zdobył 3 punkty.

Po serji porażek Francji w Wimbledonie wezbrała fala pesymizmu. Po zwycięstwie nad Ameryką przeszła fala optymizmu. Tennis francuski nie uległ takiej zmianie w ciągu kilku tygodni. A w roku 1931 wystąpi znów Lacoste. Francja może być spokojna.

Jean Borotra „latający Bask", trzecia rakieta Francji.



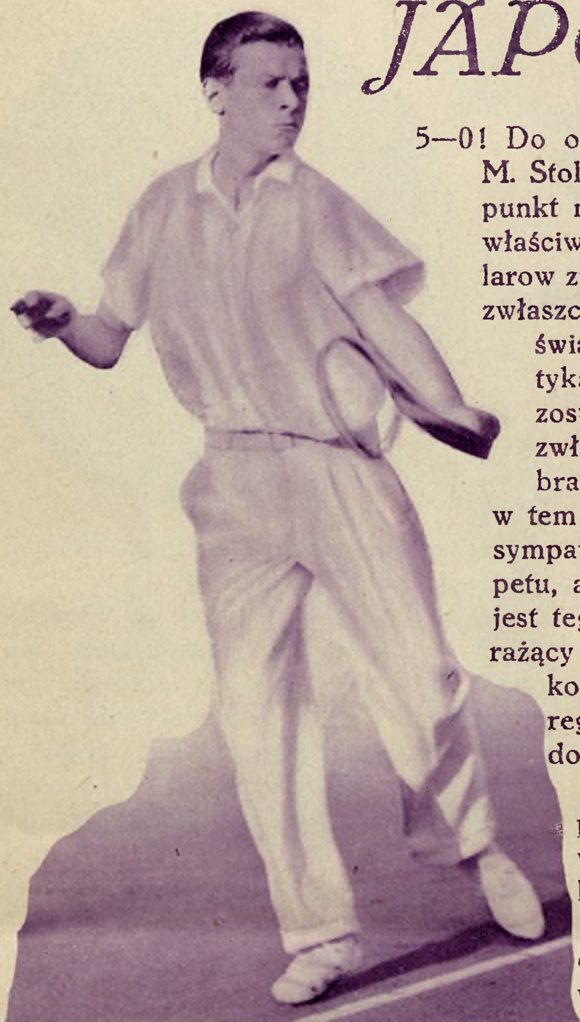


B. król Portugalji, Manuel, jako sędzia na zawodach tennisowych w Anglji.



Henri Cochet, mistrz świata

JAPONJA-POLSKA



Boussus, jeden z najlepszych graczy Francji, który w finale o mistrzostwo Niemiec odniósł senzacyjne zwycięstwo nad Ohtą.

5—0! Do ostatniej niemal chwili match'u oczekiwane zwycięstwa M. Stolarowa nad Abe — w pięknej walce Polaka o jedyny punkt możliwy — okazało się złudne i, w danych warunkach, właściwie niemożliwe. Nie dla przewagi Japończyka! Maks Stolarow zrobił tak wielkie postępy, że należy dziś bezsprzecznie — zwłaszcza po zwycięstwie nad Kehrlingem — do pierwszej klasy światowej. Forhand jego jest pewny, atakujący, celny. Taktyka gry i umiejętność dochodzenia do piłki niewiele pozostawiają już do życzenia. Słaby stosunkowo jest voley, zwłaszcza z prawej strony — i wydaje się, że w technice brania voley'u powinien M. Stolarow coś zmienić; brak w tem jego uderzeniu swobody, jaką posiada np. Abe. Ale sympatycznemu mistrzowi Polski brak przedewszystkiem impetu, agresywności. Nietylko serwis, zbyt łatwy do przyjęcia, jest tego wyrazem. Niepewność M. Stolarowa przy siatce, rażący niekiedy brak smash'u, wynika z tej jego psychicznej kondycji. Stolarow uległ więc niewzruszonemu, idealnie regularnemu Abe, mimo, że równe sobie wywalczył prawo do zwycięstwa.

Abe, świetny voley'ista, mistrz smash'u i siatki — popisujący się przytem doskonałymi dropshot'ami — wykorzystał słabą stronę Stolarowa, gęsto częstując go lodami.

Siła Ohty, jednego z 20 najlepszych graczy świata, obdarzonego szybkim i mocnym serwisem — któremu nie ustępuje jednak serwis Abego — tkwi w grze z głębi kortu, skąd atakuje mocnym drivem, czasem silnie go liftując. Jego forhand, nie spotykany prawie u graczy europejskich, jest swego rodzaju fenomenem. Smash i siatka są słabsze. Japończycy obaj zdumiewają spokojem, opanowaniem nerwów, bystrą orjentacją, wielką łatwością stylu. Można krytykować rodzaj niektórych uderzeń; trzeba jednak przyznać im zadziwiającą elastyczność ruchu, niezwykłe wyczucie piłki, doskonałą technikę nóg.

Trema Jerzego Stolarowa, w grze podwójnej z bratem, za dużo smash'ów skierowała w siatkę.

Zawiódł Tłoczyński; ale bo też należało się tego spodziewać. Żadnej szkoły, żadnej umiejętności — nie mówiąc o stylu! Jest to wprawdzie gracz ambitny, o dużym temperamencie, który pozatem ma dobre nogi, ale któremu brak głowy i to najzupełniej. Traci się poprostu, gdy ma do czynienia z przeciwnikiem inteligentnym, zwłaszcza grającym przy siatce. I jest rzeczą dziwną conajmniej, że gracz tak nieregularny, nieopanowany i niedoświadczony, reprezentuje barwy Polski na międzypaństwowych zawodach.



Znakomici tennisiści japońscy Ohta i Abe (w okularach), którzy odnieśli zwycięstwo nad Polską.



André Leducq z wycięzca „Tour de France".

Z raidu motocyklowego Warszawa - Wilno - Warszawa
na trasie 1000 klm. 2-go i 3-go sierpnia 1930 r.

W dniach 2 i 3 sierpnia rozegrany został na wielkiej trasie Warszawa-Wilno-Warszawa raid motocyklowy. Organizacją raidu zajmowała się sekcja motocyklowo-kolarska WKS „Legja" (Warszawa), która znakomicie wywiązała się z zadania. W raidzie wzięło udział ogółem 29 zawodników, w różnych kategorjach, przyczem tylko dwóch nie ukończyło raidu z powodu bardzo poważnych defektów. Warunki raidu były niezwykle trudne, gdyż zawodnicy mieli za zadanie przebycie trasy 1000 klm w ciągu dwóch dni, a zatem po 500 klm dziennie. Start raidu rozpoczął się w Warszawie w sobotę o g. 4-tej rano Wieczorem zawodnicy przybyli do Wilna; w niedzielę zaś, 3 sierpnia, odjechali do Warszawy, gdzie pierwsze maszyny przybyły w godzinach popołudniowych. Raid odbywał się w 3 kategorjach dla motocykli zwykłych, i w dwóch kategorjach dla motocykli z wózkami. Jak wynika z klasyfikacji raidu, zawodnicy, którzy jechali na oponach Dunlop, odnieśli bardzo poważne sukcesy. Notujemy tutaj, że w kategorji do 350 cm. sześć. zawodnik Schreiber z WKS Legja, jadąc na maszynie BSA (opony Dunlop) zajął trzecie miejsce, a Frankowski (Legja) na maszynie BSA (opony Dunlop) był czwarty, również bez punktów karnych W kategorji do 500 cm. sześć. Dąbrowski (Legja) jadąc na maszynie BSA (opony Dunlop) zajął trzecie miejsce. W kategorji powyżej 500 cm. pierwsze miejsce zdobył Straszewicz z WKS Legja, jadąc na maszynie BMW (opony Dunlop). W kategorji motocykli z wózkami (powyżej 500 cm. sześć) pierwsze miejsce zdobył Buckley (Union-Łódź) jadąc na maszynie BSA (opony Dunlop), drugim zaś był kpt. Szumowski (Legja) również na maszynie BSA (opony Dunlop).



W. H. Buckley (na B. S. A., (opony Dunlop) zwycięzca raidu.

Wielki międzynarodowy raid motocyklowy.

W dniach 15, 16 i 17 sierpnia sekcja motocyklowa S. S. Union w Łodzi zorganizowała pierwszy w Polsce międzynarodowy zjazd gwiaździsty do Łodzi, w którym wzięło udział przeszło 150 kierowców, do mety zaś przybyło tylko 75 wskutek fatalnych warunków atmosferycznych. Najlepszy wynik z pośród Polaków uzyskał członek łódzkiego Unionu p. Walter H. Buckley, przebywając 1576 km na motocyklu BSA 500 z wózkiem, zaopatrzonym w opony Dunlop. P. Buckley zdobył pierwsze miejsce w swej kategorji i nagrodę Magistratu m. Łodzi dla najlepszego zawodnika polskiego. Ponadto wyróżnili się p. Mentzel (Union), który zajął drugie miejsce w kategorji maszyn z wózkami na motocyklu BMW, opony Dunlop i p. Teepe, na takiej samej maszynie, który zajął miejsce czwarte kategorji maszyn solowych powyżej 650 cc. trzecie miejsce zajął Pierzchała (Legja) na BSA, czwarte zaś Stolarow W. (Union) na DKW, obaj na oponach Dunlop. Jazda w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych i po złych szosach, prowadzących do Łodzi, wykazała raz jeszcze wyższość opon Dunlop nad innemi markami.

„Grand Prix de Comminges"

We Francji rozegrano w końcu ub. m. doroczne wielkie zawody samochodowe i motocyklowe pod nazwą „Grand Prix de Comminges". W zawodach tych wzięło udział ponad 120 samochodów i 200 motocykli, walczących w poszczególnych kategorjach.

W kategorji samochodów, pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji, bez różnicy kategoryj, zdobył Doré na „Bugattim", który trasę 315·6 km przebył w czasie 2 : 32 : 39, a zatem ponad 124 km na godzinę. Doré jechał na oponach Dunlop



Kolarze na „Tour de France". Większość zawodników jechała na oponach Dunlop.



André Leducq po swem zwycięstwie (rower Alcyon, opony Dunlop).

O wynalazkach

Ilustracje W. Daszewskiego



Ciekawa rzecz, że największe, najbardziej doniosłe wynalazki wywodzą się przeważnie z jakiejś tak codziennej obserwacji, z jakiegoś tak prostego, naiwnego czasem, pomysłu, że to w naszych dzisiejszych oczach przesłania zasługę wynalazcy. Jak gdyby poprostu wstyd było nie wpaść na to, czy nie zauważyć tego już wcześniej.

Wydaje się czasem, że pewnym faktom zależało na tem bardziej, aby wreszcie zostały odkryte, aniżeli głupim ludziom.

Weźmy np. taki cocktail. Trzy tysiące lat z rzędu pili ludzie wszystkie możliwe historje p o k o l e i. Jakieś piwa, miody, falerna, rosolisy, wina, nalewki, gorzałki, wódki, samogonki, okowity, likiery, koniaki, rumy, portery — w najlepszym razie jedno po drugiem. Znałem we Lwowie starego aktora, który zwykł był przed śledzikiem wychylać koniaczek, popijać go wódeczką i zalewać to wszystko małem jasnem. Nie wpadło mu nigdy na myśl pomieszać wszystko do kupy. Nikomu nie wpadało na myśl. Tymczasem spirytus poprostu krążył nad głowami i błagał: Spróbujta, dobre ludzie, co wam szkodzi? Spróbujta — pomieszajta me z abrykotynką i z wermutem i rumu pięć kropel do tego i cytrynki — ja nic nie mówię, powiadał spirytus, sami zobaczycie —!

Kiedy wreszcie jeden taki spróbował — nazywał się mr. Cocktail, Eleazar Cocktail ze stanu Massachusets, 23-go listopada roku 1911 — świat otworzył oczy ze zdumienia.

A z elektrycznością inaczej było? Wcale nie było inaczej. Poprostu elektryczność wisiała w powietrzu. Przechodził facet ulicą — piorun buch w słup. „Zmiłuj się człowieku, zastanów się, uwagę zwróć: piorun jestem. Czysta elektryczność!" Człowiek zasłaniał oczy chlamidą i wzdychał: „Co ty za elektryczność... Bóg jesteś i tyle. Jowisz, panie dobrodzieju, ciska z góry". — Błyskawica niejedna, nerwowej natury, włosy sobie na niebie wydzierała z pasji — a człowiek nic. Owa! wielkie sztuki... boska sprawa i to wszystko. Piorun trrach w dach — pali się domeczek, jak asekurowany — widzisz teraz jeden z drugim? Przecież i własności termiczne mam, i ozonem ci pachnie — O_2 znaczy się — nie rozumiesz, cymbale? Nie rozumiał tak długo, jak długo mr. Franklin, Benjamin Franklin, latawca w górę nie puścił i niebu tajemnicy nie wydarł.



Ale to jeszcze nie był właściwy wynalazek. Od pioruna — do dynamomaszyny, tramwaju i telefonu jeszcze daleko. Blisko dopiero od p. Oersteda. Proszę pomyśleć — uczony p. Oersted puszcza prąd elektryczny przez drucik, małą elektryczną maszynką, na stole w swojej pracowni. Puszcza prąd w tę i z powrotem. Przypuśćmy, że obok zwojów drutu leży bułka z masłem.

Nicby w tem nie było dziwnego. Hygjeny jeszcze podówczas nie wynaleziono, więc człowiek śmiało bułkę z masłem mógł na stole kłaść, kiełbachy scyzorykiem ukroić, zjadł i na zdrowie mu to wychodziło. Więc przypuśćmy, że obok zwojów drutu leży butersznyt. Co się dzieje? Nic. Niema elektromagnesu, niema dynamomaszyny, tramwaju, dzwonka elektrycznego niema, tylko trzeba z placu Teatralnego na Mokotów na piechotę walić, a potem pukać do drzwi paluchem. Usłyszą, dobrze. Nie mają pieniędzy, powiedzą: Nie słyszeliśmy, za słabo pan pukał, panie krawiec.



Przypadek chciał, że obok zwojów drutu, na stole p. Oersteda leżał kompas. Igła magnesowa. Poco szukać bułki z masłem? Mógł leżeć magnes, zwyczajny, ciężki, wygięty w podkówkę — nawet-by nie drgnął. Igła magnesowa drgnęła. Do tramwaju był już jeden krok.

Albo to, co zrobiła pani Collar. Przemysł cały zrobiła przez to, że była oszczędna, gospodarna, co tu dużo gadać — jędza. Mąż pani Collar, mr. Elastic Collar, pastor w Buffalo, wybierał się 17 maja 1873-go roku do znajomych na bridża i poprosił o czystą koszulę. Właściwie koszula nie była brudna — nosił ją dopiero pół dnia. Gors był czysty i nawet niektóre miejsca niewidoczne. Tylko kołnierz wykładany przybrukał się. Pastorowi wstyd pójść w przybrukanym kołnierzu, ale pastorowej żal czystą koszulę do brudów pakować. Wpadła na pomysł: żeby tak kołnierze osobno nosić i resztę koszuli osobno? Kołnierz możnaby zmieniać codziennie, a reszta koszuli wytrzyma i tydzień... Pani Collar wymyśliła tego dnia kołnierzyki przypinane na spinki. Dzisiaj fabryka General Collar w Illinois produkuje dwa miljardy kołnierzyków rocznie, zatrudnia trzy miljony robotników, zużywa osiemset tysięcy wagonów bawełny i cztery beczki boraksu na miesiąc, i co trzeci człowiek w Stanach Zjednoczonych ma własny kołnierzyk a co piąty Forda.

To wszystko jeszcze nic, w porównaniu z tem, co zrobił dr. Dunlop, weterynarz, chirurg i hodowca porzeczek w Irlandji, w miasteczku Bradford, w r. 1888. Zaczęło się właściwie od tego, że synek dra Dunlopa, młody piegowaty Jackie Dunlop dostał na imieniny rower. Zwyczajny piękny rower na dwóch kołach, obwiedziony grubą gumową taśmą. Jackie Dunlop jechał z radością dokoła domu na swoim rowerze, jechał dzień, dwa, na trzeci dzień nie mógł już wleźć na siodełko. Bo go bolało. Trudno mi wyrazić słowami, gdzie go bolało. Żeby wprost nie skłamać: bolało go siedzenie. Uważał, że rower trzęsie zanadto po wybojach i kamyczkach dokoła domu.

Ojciec Dunlop nie był szczególnie dobrym lekarzem. Dobry lekarz zająłby się odrazu pacjentem i przedewszystkiem zawołałby doktora. Dr. Dunlop zajął się rowerem.

Odrazu wpadło mu na myśl, że rower trzęsie, ponieważ nie posiada opon i dętek marki Dunlop, najlepszej na świecie, i postanowił ją wymyślić. Ale jak?

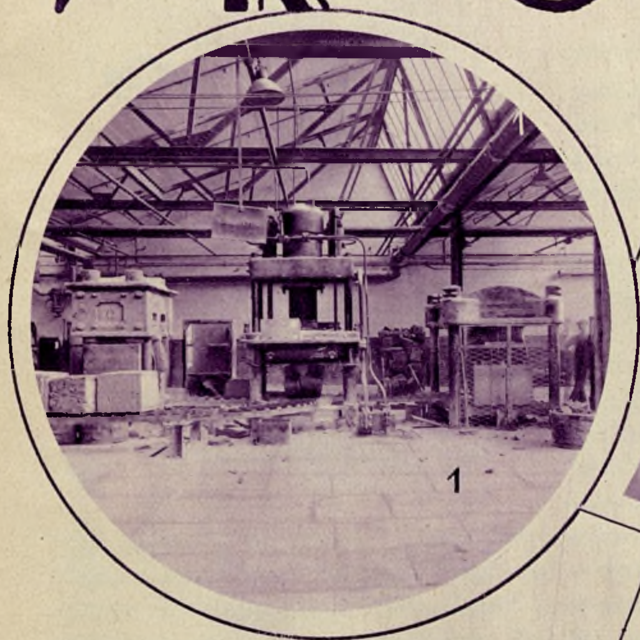


Od czegóż jednak praktyka lekarska? Nie było jej, więc pozostawiała mu dużo czasu. Dr. Dunlop wziął hydrant, którym w chwilach urzędowych polewał krzaki porzeczek, obciął dwa kawałki i owinął niemi koła roweru. Potem pojechał na próbę. Nie mogę powiedzieć, aby hydrant uśmierzył ból młodego Jacka w okolicy wyżej niewspomnianej, ale też i nie o to chodzi. Koła opasane hydrantem posiadły z miejsca nieocenione zalety wspaniałych opon Dunlop, które też w tej chwili zostały wynalezione.

Jak widzimy, wynalazek opon Dunlopa powstał prosto — nasunął go kochającemu ojcu ból syna. Esteci mogą protestować, ale bezskutecznie: każdy ból jest równie szlachetny, jeżeli daje tak piękne rezultaty.

MARJAN HEMAR

JAK POWSTAJE

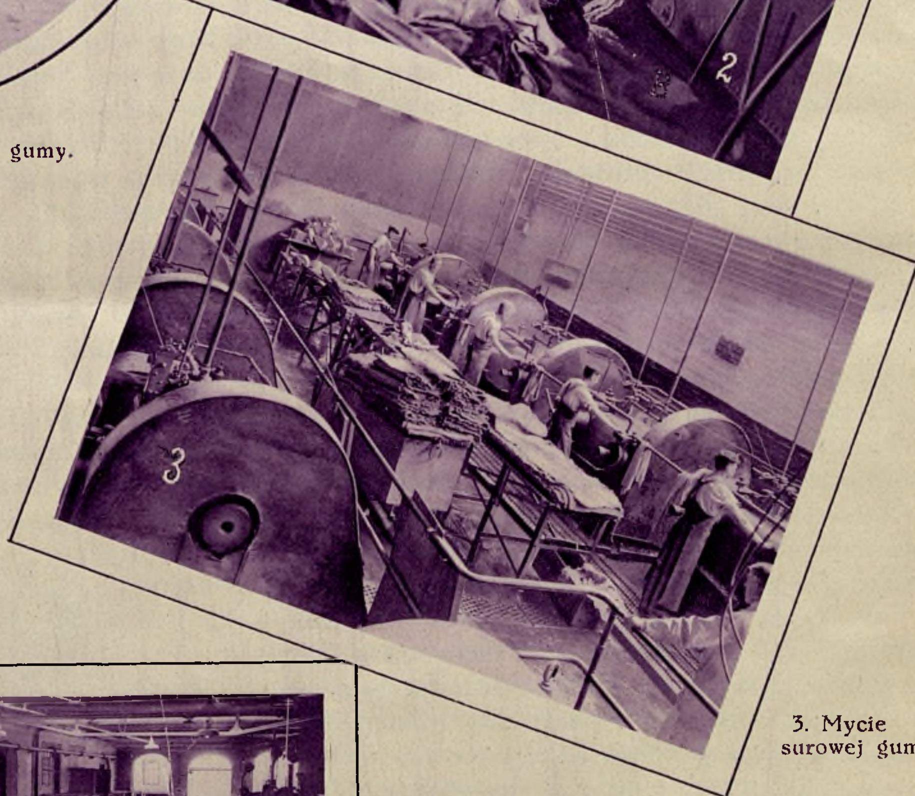


1. Rozkawałkowanie surowej gumy.



2. Zmiękczenie gumy surowej w gotującej się wodzie.

Guma surowa, przesłana w skrzyniach do fabryki w Birmingham, zostaje zrazu przecięta (ryc. 1), potem — dla ułatwienia dalszego procesu produkcji — zmiękczona w gotującej się wodzie (ryc. 2), następnie gruntownie oczyszczona w maszynach (ryc. 3), które są zmontowane z walców, napędzanych w kierunku odwrotnym do siebie i obracających się z różną szybkością. Maszyny te są zaopatrzone w specjalną instalację wody bieżącej.



3. Mycie surowej gumy.



4. Przygotowanie surowców do mięszanek gumowych.

Gumę oczyszczoną suszy się i potem umieszcza w hali, w której przygotowuje się mięszanki (ryc. 4). Mięszanki te wymagają wielu prób w laboratorjach, w których pracują wybitni chemicy angielscy. Laboratorja firmy Dunlop znane są zresztą na całym świecie, i doświadczenia, których się tam dokonywa, mają

OPONA DUNLOP?

znaczenie ogólno-naukowe.

W hali tej, w myśl instrukcji z laboratorjum, przygotowuje się wszystkie potrzebne do mięszanek surowce (guma surowa, parafina, oleje, sadza itd., wszystko to każdorazowo dokładnie zbadane w pracowni chemicznej), które potem przerabiają specjalne maszyny (ryc. 5 i 6), zapewniające równomierne mięszanie surowców.



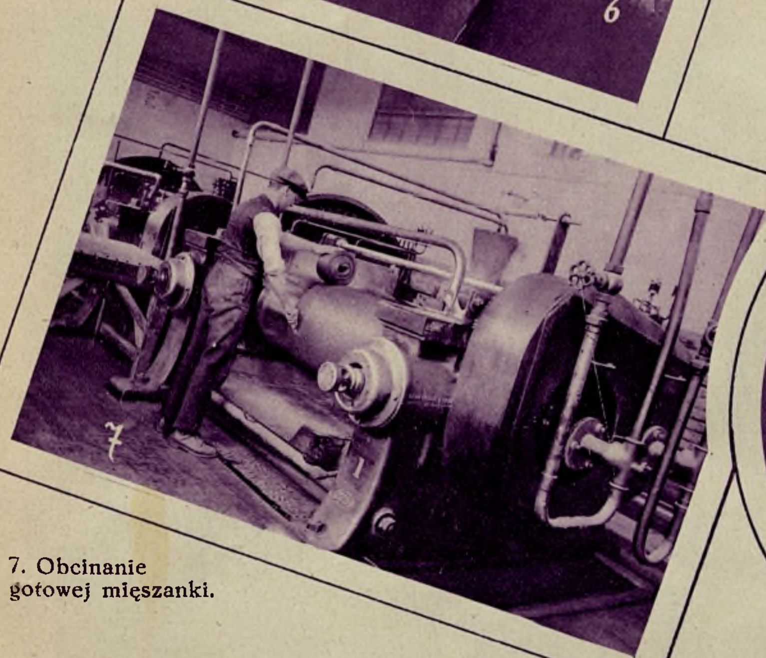
5. Fragment hali maszyn, w której dokonywane są mięszanki.



6. Jedna z maszyn.

Następnie obcina się otrzymaną mięszankę gumową (ryc. 7) i umieszcza się ją w składach (ryc. 8), skąd próbki każdej gotowej partji mięszanki przesłane są znowu do laboratorjum.

Po ponownem poddaniu wszystkich próbek analizie, mięszanka przechodzi dalsze fazy produkcji.



7. Obcinanie gotowej mięszanki.



8. Fragment składu gotowych mięszanek

Na plantacjach gumy w Indjach





a, b.
Młode drzewa gumowe (2½ l.) na plantacjach Dunlop.

c.
Nacinanie dojrzałego drzewa gumowego na plantacjach Dunlop i zbieranie latexu t. zw. „mleka gumowego".

d.
Tak wygląda guma surowa.



D

№ 19.

Bieg kolarski Marsylja — Lyon

Jedną z największych kolarskich imprez Francji jest doroczny bieg Marsylja—Lyon, który rozegrany został 15 ub. m. na trasie 350 klm. W biegu tym pierwsze miejsce zdobył słynny kolarz Belgji, Joly, osiągając czas 11 : 51 : 36. Drugie miejsce, zaledwie o pół koła w tyle, przypadło znakomitemu luksemburczykowi, dwukrotnemu triumfatorowi „Tour de France" — Frantzowi. Trzecim był Francuz Bisseron, o jedną długość za Frantzem. Zarówno Frantz, jak i Bisseron, jechali na maszynach Alcyon i oponach Dunlop.

Ostatnie zawody automobilowe we Francji

W połowie ubiegłego miesiąca rozegrane zostały w Grenobli (Francja) wielkie międzynarodowe zawody automobilowe pod nazwą „Le Circuit du Dauphine". Warunki, ze względu na nierówności trasy, były niezwykle ciężkie. W zawodach wzięło udział około 10 maszyn Ważniejsze wyniki są następujące: Kategorja 1500 cmc: 1-szy Scarron na „Amilcar" (opony Dunlop), osiągając na 212 klm czas 2 godz. 1. min. 48 sek., t j. 104·4 klm na dodzinę. Kategorja do 2300 cmc: w grupie C pierwsze miejsce zdobywa Doré na Bugatti (opony Dunlop) mając na 233·2 klm, świetny czas 2 godz 9 min. 34 sek., t. j. 107·9 klm na godz. W grupie D rekord szybkości osiąga Etancelin na Bugatti (opony Dunlop) mając na 238·5 klm czas 2 godz 0 min. 17 sek., czyli 119 klm na godzinę. W zawodach tych doznał śmiertelnego wypadku świetny automobilista francuski Eddoura.



Samochody oczekują sygnału do startu w wielkich zawodach samochodowych w Ulster. (Wszystkie niemal samochody na tych zawodach zaopatrzone były w opony Dunlop.

Maurice de Waele wygrywa „Circuit de Belgique"

Wielki międzynarodowy kolarski bieg szosowy pod nazwą „Circuit de Belgique" na trasie 461 klm przyniósł zwycięstwo zeszłorocznemu triumfatorowi „Tour de France" Maurice de Waele, który przebył całą przestrzeń w czasie 17 godz. 21 min., t. j. z szybkością 27.4 klm na godzinę Drugim był Descheppers, pokonany o 2 minuty. De Waele jechał na rowerze Alcyon i oponach Dunlop.

Przyszli mistrze trenują w Hyde-Park'u w Londynie.



Chicago miasto bez piechurów.

Sześciodniowe wyścigi motocyklowe

We Francji rozegrano doroczny wyścig motocyklowy dookoła Francji, składający się z 6 etapów. Wyścig ten zgromadził na starcie wszystkich najlepszych motocyklistów francuskich i angielskich, przyczem zwycięstwo odnieśli zawodnicy angielscy, zajmując wszystkie niemal czołowe miejsca w ogólnej klasyfikacji. Oto ostateczny wynik raidu: 1) Welsch, na Royal Enfield 2) Povey, na Rudge 3) Rose, na Ariel 4) Kershaw, na Ariel 5) Tiffen, na Velocette 6) Chanmore, na BSA 7) Thockner, na Ariel, 8) Ramsted, na Cotton 9) Clarck, na Imperial. Wszyscy ci zawodnicy, z wyjątkiem Ramstedta, który zajął 8-me miejsce, jechali na oponach Dunlop. Jest to wielki sukces Dunlop'a, świadczący zresztą o uznaniu, jakiem opony tej marki cieszą się śród elity motocyklistów

Wielki szosowy bieg kolarski w Belgji

W Belgji rozegrany został wielki szosowy bieg kolarski na trasie Antwerpja-Yvoir-Antwerpja (252 klm). W biegu tym wzięli udział wszyscy niemal najlepsi kolarze belgijscy i luksemburscy, jak Frantz, Wauters, Goosens, Bruenne, Doosche, Hamerlinck i inni. Ogółem stanęło do startu 52 współzawodników. Pierwsze miejsce zdobył Louis Dellanoy na rowerze Alcyon i oponach Dunlop, przebywając dystans 252 klm w czasie 9 godz. 25 minut. Drugie miejsce zajął Wauters, pokonany o 5 minut, trzecim był Derwaes, o 11 minut za Dellanoy. Na czwartem miejscu — słynny luksemburczyk i dwukrotny zwycięzca „Tour de France" — Nicolas Frantz.







Z Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

1. Samochody „Fiat" (opony Dunlop).

2. Stoisko stoczni Gdańskiej (Oddział Budowy Karoseryj) samoch. „De Dion Bouton" na oponach Dunlop.

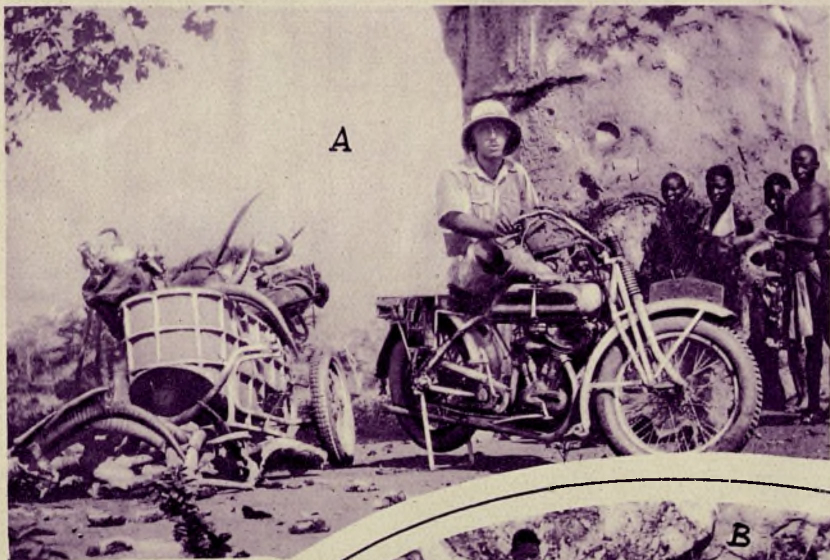
3. Samochody „Tatra" (opony Dunlop).

4. Stoisko samochodów „Morris" (opony Dunlop).

5. Samochody „Ford" (opony Dunlop).



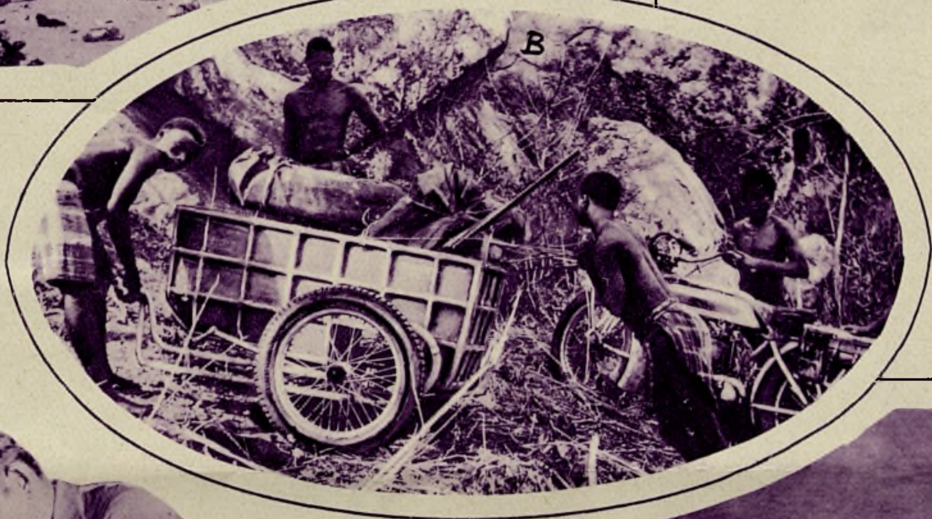




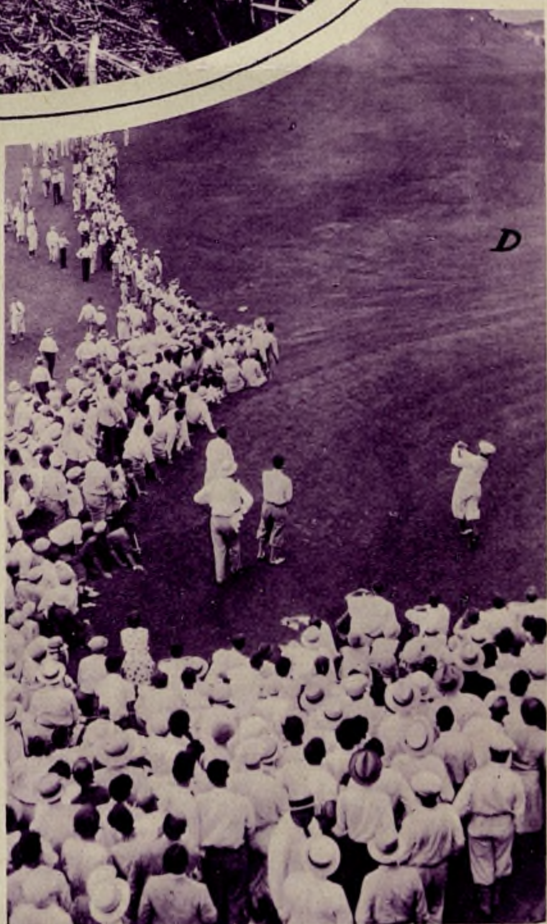
a) b) Książę Louis de Bourbon na polowaniu w Afryce (Opony Dunlop wykazały niezwykłą wytrzymałość w gąszczach puszczy afrykańskiej).

c) Amerykański mistrz golfu Joe Kirkwood gra jednocześnie trzema kijami z taką samą precyzją, z jaką inni grają jednym.

d) Mistrz świata w golfie Bobby Jones w akcji.











Ryc. 1, 2, 3, 4: Typy dróg samochodowych w Polsce. Opony Dunlop-Fort, specjalnie przystosowane, przezwyciężają „mostki“ bez żadnych uszkodzeń.



Na prawo: Oryginalny drogowskaz, ustawiony w pobliżu miasteczka Buckow w Niemczech. Na lewo do Buckow, na prawo do Fritzhagen, w górę do Boga!





AUTOBUS

KAROSOWANY W KRAJU NA PODWOZIU

MORRIS-COMMERCIAL

TYPU

Leader



PODWOZIE ***Leader***

SPECJALNIE ZBUDOWANE

NA NASZE DROGI

MORRIS-COMMERCIAL

SP. Z OGR. ODP.

ODDZIAŁ FABRYCZNY
WARSZAWA, TWARDA 64



MORRIS-COMMERCIAL

Pokonywa z łatwością nawet takie „drogi“!

Adres Redakcji i Adm., Warszawa Mokotowska 62, Tel. 428-97/8/9. Red. przyjmuje we wtorki od 12-1. Ceny ogłoszeń: 1/1 zł. 800, 1/2 zł. 400, 1/4 zł. 250. Str. okl. 50% drożej. — Cena prenumeraty: półrocznie zł. 1·50, kwartalnie zł. 0·75. — Opł. poczt. uiszczona ryczałtem. — Cena numeru pojedynczego 30 groszy.
Redaktor: dr. H. Załszupin. — Wydawca: Polska Spółka Akcyjna Dunlop Rubber Company S. A.
Rotograwjura Drukarni Narodowej w Krakowie